

## Los desafíos después de llegar a puerto

Los derivados del petróleo enfrentan numerosos desafíos antes de llegar al cliente final. El aumento de la seguridad en puertos norteamericanos implica que los embarques pueden demorarse más. Perfil de una empresa que con tecnología, hace las cosas más fáciles.



Los isotainers son realmente "intermodales". Esto quiere decir que no requieren modificaciones para transportarse por barco, tren o camión. El transporte de un producto desde el origen hasta su destino final en la misma unidad contenedora, protege la integridad y calidad del producto de una posible contaminación. Las instalaciones de servicio de VTC en Long Beach, proveen almacenamiento, mantenimiento, reparación, limpieza, testeo y transporte de isotainers.

Una gran parte de los norteamericanos cree todavía que su país es autosuficiente en materia de combustibles. Si se le pregunta a un estadounidense promedio de dónde proviene la gasolina que consume su automóvil, muy probablemente conteste que viene de la estación de servicio; posiblemente agregue que Texas es el origen del combustible. Pocos saben que una gran parte del petróleo, que consume la mayor economía del mundo, proviene de fuera del país y que existe un enorme sistema global de transportes que permite que los crudos, refinados y derivados suplan la insaciable demanda de hidrocarburos que existe en Estados Unidos.

Una de las causas de la recesión mundial, que siguió a los ataques terroristas de septiembre 11 de 2001, fue el temor que provocó el posible colapso de los sistemas de comercio y transporte internacionales, por lo que estos representan para Estados Unidos y otros países. Entre los sistemas de comercio y transporte más vulnerables se encuentra el del petróleo y sus derivados. Por eso, al embarcar una carga, ya sea de crudo en un gran buque cisterna o

## Perfil de VTC

# UN ALIADO EN LONG BEACH

Los puertos adyacentes a Los Ángeles y Long Beach son los más ocupados de Estados Unidos. Manejan juntos 43 por ciento de los contenedores de carga que ingresan al país. En dicho puerto funciona Ventura Transfer Company, VTC, una empresa especializada en el trasbordo de cargas peligrosas o en el manejo de isotanques en camiones y trenes.

VTC es un transportador terrestre tanto en camiones como en ferrocarril, utilizando contenedores especializados, con certificación ISO. Son básicamente productos terminados que deben transportarse en condiciones de presión y temperatura controladas, y que por el mismo hecho de ser terminados debe evitarse su contaminación.

El transporte por ferrocarril cubre aproximadamente el 90% de la carga de VTC, aprovechando las ventajas de mayor rapidez, más seguridad y economía que brinda actualmente este sistema de transporte. VTC transporta tanto líquidos como sólidos a granel, productos de alta calidad, que por lo tanto requieren el tratamiento especial indicado anteriormente. Para prestar un servicio óptimo la compañía cuenta con una alta experiencia y sistemas de seguridad en el uso de calor, nitrógeno, aire comprimido seco, análisis de laboratorio y materiales de alto riesgo.

VTC presta sus servicios a través de todos los Estados Unidos y cuenta con un sistema de comunicaciones satelital GPS que conecta todas sus bases fijas y unidades móviles.

VTC es consciente que la manera de crecer en su negocio es a través de brindándole más y mejores servicios a sus clientes. Los puertos donde opera VTC deben ser atractivos para los embarcadores y satisfacer las medidas de seguridad de las autoridades estatales. Es como "servir a dos señores".

Los ejecutivos de VTC son conscientes de que la empresa se enfrenta a desafíos de la competencia—tanto local como internacional—por lo cual debe buscar, de manera insistente, la manera de minimizar las horas de operación en los puertos. Haciendo así más económica la operación global del embarcador y reduciendo—en últimas—el precio total del producto transportado.

Uno de los aspectos de los cuales Ventura Transfer Company se vanagloria es el excelente servicio que presta a sus clientes. Esto implica—según la empresa—el entender y responder a las necesidades de los clientes. En enero de este año, por ejemplo, VTC envió una encuesta a sus clientes para conocer indicadores de competitividad, satisfacción, lealtad y los desafíos de sus clientes en la industria del transporte y transbordo. Con base en los resultados, la empresa está implementando procedimientos para ayudar a los clientes a superar los desafíos a que se enfrentan y comunicar efectivamente las soluciones disponibles para el transporte y transbordo de materiales peligrosos o no aquellos sin riesgo.

En últimas, de los que se trata, es de ser una parte de la cadena de suplidores de los clientes, de una manera que agregue valor al proceso y al producto final. Los clientes de VTC confían en la experiencia de su personal en procesos de trasbordo, transporte en camiones, ferrocarril, almacenamiento, y servicios de isotanques.

Galen Clifford, vicepresidente de marketing en VTC sostiene que solo personal debidamente calificado realiza los transbordos en VTC, especialmente cuando se trabaja con productos líquidos peligrosos como químicos intermedios y químicos especiales. Un derrame accidental es una amenaza no solo para el personal sino también para el medio ambiente.

En cuanto a la necesidad de una mejor infraestructura de vías de tren, VTC está trabajando de manera cercana con los operadores y propietarios del sistema para identificar necesidades a largo plazo en áreas del país con servicios insatisfechos. "Sentimos que hay oportunidades por identificar y mediante alianzas se pueden aprovechar".

Joe Luna, gerente de cuenta en VTC afirma que su empresa tiene operaciones de trenes en nueve diferentes sitios de Estados Unidos y con varios operadores como Union Pacific, Santa Fe, Los Angeles Junction y Railroad America. "Nuestros clientes tienen opciones."

Los isotanques, estamos en un proyecto para mover más y más isotanques. "La mayoría de isotanques vienen de Europa y Asia pero estamos viendo cada vez más isotanques que vienen de América Latina y queremos que ellos entren por Long Beach" afirma Luna.

"Hay también un enfoque muy grande en México para aumentar la infraestructura en Manzanillo, Topolobampo, Guaymas, y Ensenada y en un tiempo esos puertos van a servir como una poderosa oportunidad para empresas de México y Estados Unidos de embarcar isotanques por ahí."

Luna cita ya algunas empresas están moviendo tequila en isotanques por tren desde Jalisco hasta California. Algunos derivados del petróleo se mueven por Laredo y por Matamoros. Sin embargo, La mayoría de los isotanques que vienen de América Latina llegan por puertos del Este como Miami, Baltimore o Houston. En la costa Oeste no hay mucho tráfico proveniente de América Latina.

Luna confirma el hecho de que cada día hay más y más y seguridad para todos los productos que llegan a los puertos o que entran a Estados Unidos por la frontera mexicana. "Es muy importante saber cuál es producto empacado, de dónde viene y a dónde va. El embarcador llena el manifiesto con anterioridad y lo envía tanto al departamento de aduana como a VTC, como empresa que va a manejar la carga en territorio norteamericano."

de algún derivado en isotanques o isotainers, hay que estar consciente de que la carga se enfrentará a un número cada vez mayor de controles e inspecciones. Del previo conocimiento que el embarcador y el dueño de la carga tengan de los requisitos y procedimientos de inspección para entrar a Estados Unidos, depende muchas veces

Normalmente, el personal de aduanas y seguridad en las fronteras inspecciona apenas el tres por ciento de los siete millones de contenedores—incluyendo los isotainers—que llegan a Estados Unidos cada año. De hecho, desde septiembre 11 de 2001, el pequeño ejército de inspectores de 361 puertos de Norteamérica, después de inspeccionar miles de contenedores y estudiar, larga y detenidamente, cientos de miles de manifiestos, no ha encontrado un rastro de evidencia física que los lleve a sospechar acerca de la existencia de una conspiración terrorista.

En una reciente entrevista realizada por Fen Montaigne para Smithsonian Magazine, Kevin McCabe, jefe de inspectores del departamento de aduanas y seguridad en las fronteras, en el puerto de la ciudad de Nueva York y Nueva Jersey, afirmó lo siguiente, sobre el sistema de transporte de carga: "Cuando me levanto en la mañana y veo que no hemos sufrido un ataque pienso que debemos considerarnos afortunados. Los secretarios del tesoro, de la defensa, del comercio, de Estado y el presidente de los Estados Unidos deben dar vueltas en sus camas, en la noche, cuando piensan en la poca seguridad que posee este sistema".

Una de las causas obvias que llevan a McCabe a hacer tal afirmación, es que el sistema de transbordo de carga en los puertos fue diseñado buscando velocidad y eficiencia, no seguridad. Antes del 11 de septiembre del 2001, los inspectores de aduanas dedicaban sus energías a la búsqueda de narcóticos,



Tipicamente, la entrega final de un isotainer es por camión. La cadena de proveedores está plenamente integrada en el despacho

contrabando e inmigrantes ilegales. Las declaraciones y manifiestos de aduana podían llenarse con ambigüedades y las posibilidades de una inspección eran remotas. Tras los ataques del 11 de septiembre de 2001 el departamento de aduanas y seguridad en las fronteras que ahora forma parte del departamento de seguridad nacional fortaleció la supervisión de los contenedores entrantes, al reacondicionar programas computarizados para la revisión de embarcaciones de alto riesgo y utilizar nuevos equipos de rayos x y rayos gama.

Sin embargo, expertos en seguridad afirman que la falencia del sistema radica en la incapacidad de supervisar qué se empaqueta en los contenedores que vienen del extranjero. Los expertos han manifestado su preocupación ya que los contenedores podrían transportar armas químicas o biológicas, explosivos, misiles o piezas de armas nucleares.

Aunque un contenedor sea seleccionado entre el flujo de la mercancía e inspeccionado por los diferentes equipos de rayos, mencionados antes, es probable que los inspectores de aduanas no

detecten un arma. Según el informe de Smithsonian Magazine, en dos ocasiones, en los últimos dos años, ABC News tuvo éxito al introducir de contrabando 15 libras de uranio no enriquecido suministrado por el Consejo Nacional de Defensa de los Recursos, grupo para la preservación ambiental en los puertos de Estados Unidos. En ambas ocasiones, los inspectores pasaron los contenedores a través de los rayos gama y los filtros de radiación, pero no detectaron el material.

La aduana de Estados Unidos exige ahora que todos las embarcaciones realicen una declaración del contenido de sus contenedores, 24 horas antes de situarlos en un carguero con destino hacia un puerto de E.U. Adicionalmente, el buró ha refinado y automatizado un sistema de computadoras diseñado originalmente para detectar narcóticos y otros elementos de contrabando para ayudar en la identificación de embarcaciones sospechosas. Entre las muchas características que el sistema debe identificar están los importadores desconocidos, fabricantes o embarcadores que por primera vez realizan envíos a Norteamérica y pequeños carga-

mentos provenientes de países de alto riesgo.

El objetivo es supervisar el cien por ciento de la mercancía de alto riesgo. Los inspectores de aduanas examinan actualmente cuatro veces más que antes. Además, hay inspectores de aduanas de Estados Unidos en por lo menos 16 puertos extranjeros, número que crecerá significativamente en corto plazo. Estos inspectores inspeccionan la carga antes de ser embarcada. La aduana también trabaja con miles de embarcadores, brokers y fabricantes asesorándoles sobre cómo evitar que terroristas disfrazados de clientes introduzcan mercancía ilegal en las embarcaciones.

El gobierno de los Estados Unidos busca también desarrollar nuevas tecnologías para la detección de materiales radioactivos. Algunas, como los cañones de neutrones que pueden penetrar los blindajes más fuertes y reaccionar ante materiales nucleares, se encuentran avanzadas pero carecen todavía de una manera práctica de aplicación en los puertos.

Una de las tecnologías que ya se empieza a aplicar es el de “contenedores inteligentes” con detectores de radiación, guardas

electrónicas a prueba de intrusiones y unidades GPS para alertar a los despachadores, cuando los contenedores han sido interceptados. Se fomentará el uso de estas tecnologías entre los cargueros pequeños y el llenado de los contenedores en sitios supervisados. Según Montaigne, aquellos que sigan estas recomendaciones verán que sus cargas se despachan más rápidamente y tienen menos inspecciones en los puertos de Estados Unidos. Aquellos que no cumplan enfrentarán demoras e inspecciones obligadas en los puertos de E.U.

Un Sistema de Posicionamiento Global (GPS por sus siglas en inglés) provee ubicación precisa de un dispositivo (fijo o móvil) transmitiendo una señal a una constelación de satélites.

Los dispositivos GPS usan a los satélites como puntos de referencia para calcular posiciones con un

margen de error mínimo. Los nuevos sistemas estiman la ubicación de un dispositivo con centímetros. Estos nuevos sistemas también han logrado un importante abaratamiento de costos de manera que hoy en día, los sistemas GPS son extremadamente populares.

En la industria del petróleo, los sistemas GPS son de uso cada vez más común. Empresas como Trimble, ofrecen soluciones llave en mano para aplicaciones de GPS en perforación, construcción de plataformas marítimas y, por su puesto, transporte de materiales, productos y subproductos. La tecnología GPS ofrece un valor agregado a toda actividad que precise una administración remota o una referencia de tipo posicional.

Empresas como VTC, utilizan un sistema de GPS para mantener ubicados a todos los isotanques que mueven ya sea en camiones o trenes por todo el oeste norteamericano.